Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/6462

06. 12. 96

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Elke Ferner, Lilo Blunck, Annette Faße, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD

Lkw-Transitverkehr in der Bundesrepublik Deutschland – Drucksache 13/6075 –

Das Wachstum des Lkw-Verkehrs in der Bundesrepublik Deutschland ist ungebrochen. Während sich die Güterverkehrsleistungen der Bahn in den letzten Jahren immer weiter vermindert haben, haben die Straßenverkehrsleistungen ständig zugenommen. Die tatsächliche Entwicklung hat die Prognosen des Bundesverkehrswegeplans im Bereich des Straßengüterverkehrs weit überholt; für den Güterschienenverkehr war die Entwicklung jedoch weit schlechter als im Bundesverkehrswegeplan prognostiziert.

Einen besonderen Anteil daran hat der wachsende Gütertransitverkehr durch die Bundesrepublik Deutschland. Da sich gerade der Straßengüterverkehr im Transit auf wenige Hauptverkehrsverbindungen konzentriert, wären hier die Voraussetzungen für eine Verlagerung auf die Schiene besonders günstig.

Vorbemerkung

Die Bundesregierung verfolgt das verkehrspolitische Ziel, die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraßen stärker als bisher an der Bewältigung des Verkehrsaufkommens zu beteiligen. Dies gilt insbesondere auch für den Transitverkehr auf der Straße durch Deutschland. Der Prozeß der wirtschaftlichen Integration in Europa, die gegenseitige Öffnung der Märkte und der wirtschaftliche Wandel in Osteuropa haben eine deutliche Auswirkung auf den Transitverkehr und den grenzüberschreitenden Verkehr.

Mit Blick auf diese Entwicklung hat der Bundesminister für Verkehr im Mai 1995 das Konzept „Gütertransit durch Deutschland" vorgelegt und damit den Ansatz einer integrierten Gesamtverkehrspolitik um einen wichtigen Baustein erweitert. Das Konzept verfolgt im wesentlichen zwei Zielrichtungen:

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 5. Dezember 1996 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

- Es soll gegenüber der EU-Kommission auf die Notwendigkeit einer länderübergreifenden Strategie zur Bewältigung der Güterverkehre in den Haupttransitländern der Europäischen Union hinweisen.
- Inhaltliches Ziel des Konzepts ist es, in Zukunft Schiene, Wasserweg sowie den Kombinierten Verkehr (KV) stärker am Wachstum der Langstrecken-Güterverkehre zu beteiligen.

Die Ziele des Transitkonzepts können nur durch ein konstruktives Miteinander der beteiligten Staaten im Rahmen der europäischen Verkehrspolitik erreicht werden.

Dazu beabsichtigt der Bundesminister für Verkehr, zu Beginn des Jahres 1997 Gespräche mit der Verkehrswirtschaft und Regierungsvertretern der Nachbarstaaten mit dem Ziel einer stärkeren Einbindung insbesondere der Schiene aufzunehmen. Als Grundlage dieser Gespräche dienen demnächst vorliegende Ergebnisse eines Gutachtens über die modale und relationsspezifische Entwicklung des Transitverkehrs durch Deutschland sowie Strategien für ein zukunftsorientiertes KV-Konzept im Gütertransitverkehr.

1. Wie viele Lastkraftwagen pro Werktag haben in den Jahren 1994 und 1995 die Bundesrepublik Deutschland im Transit durchquert?

	1994	1995	1995/1994
insgesamt:	2,13 Mio. Lkw	2,28 Mio. Lkw	+ 6,9 %
Anzahl Werktage	305	303	
pro Werktag	6 992 Lkw	7 526 Lkw	+ 7,6 %

Quelle: Modellrechnung des Kraftfahrt-Bundesamtes

2. Welche Gütermenge wurde dabei transportiert?

	1994	1995	1995/1994
insges. in Tonnen (× 1000)	31 102	32 673	+ 5,1 %
pro Werktag in Tonnen (× 1000)	102	108	+ 5,6 %

Quelle: Modellrechnung des Kraftfahrt-Bundesamtes

3. Welches waren die Hauptverkehrsströme des Straßentransitverkehrs in den Jahren 1994 und 1995
   - in Lkw pro Werktag,
   - in Tonnen pro Jahr?

Die Hauptverkehrsströme im Lkw-Transitverkehr (Lkw-Fahrten und beförderte Gütermengen) ergeben sich für die Jahre 1994 und 1995 aus der Tabelle (Anlage 1).

4. Welche Schadstoffemissionen hat der Lkw-Transitverkehr in den Jahren 1994 und 1995 verursacht (NO_X, CH, CO, SO_2)?

	1994	1995
NO_X	12,2 kt	12,7 kt
HC	1,4 kt	1,4 kt
CO	3,3 kt	3,5 kt
SO_2	0,9 kt	0,7 kt
CO_2	1 126,0 kt	1 200,0 kt
Kraftstoff	354,5 kt	377,8 kt

kt = Kilotonnen

Quelle: Schätzwerte des Umweltbundesamtes

5. Welche Kraftstoffmengen wurden dabei verbraucht bzw. als CO_2 emittiert?

Vergleiche Tabelle zu Frage 4.

6. Welche Kraftstoffmengen wurden vom Lkw-Transitverkehr in der Bundesrepublik Deutschland getankt?
Zu welchen Mineralölsteuereinnahmen führte dies?

Daten hierzu werden im Bundesministerium der Finanzen nicht erfaßt.

Erfahrungsgemäß tanken Lkw im Transitverkehr in der Regel dort, wo es am günstigsten ist. Dies ist jedoch von Relation zu Relation unterschiedlich.

7. An wie vielen Straßenverkehrsunfällen war der Lkw-Transitverkehr in 1994 und 1995 beteiligt?

In der amtlichen Unfallstatistik wird der Lkw-Transitverkehr nicht gesondert ausgewiesen.

8. Welche Straßenkosten hat der Lkw-Transitverkehr in den Jahren 1994 und 1995 verursacht?

Nach einer Grobabschätzung der Prognos AG, Basel, belaufen sich die Wegeausgaben, die auf den gesamten in- und ausländischen Lkw-Transitverkehr entfallen, im Jahr 1994 auf rd. 240 Mio. DM. 95 % hiervon entfallen auf den ausländischen Lkw.

Dies entspricht etwa 14 % der insgesamt den ausländischen Lkw zurechenbaren Wegeausgaben (Bundesfernstraßen) von etwa 1,6 Mrd. DM (im Wechsel- und Transitverkehr).

Entsprechende Angaben für 1995 liegen nicht vor.

9. Wie hat sich der Lkw-Transitverkehr seit 1989 entwickelt?

Die Entwicklung der aufkommensstärksten Transitrelationen von 1988 bis 1994 ergibt sich aus der Tabelle (Anlage 2).

10. Mit welchem Lkw-Transitverkehrsaufkommen rechnet die Bundesregierung im Jahre 2000?

Für das Jahr 2000 liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

11. Wie hat sich der Lkw-Transitverkehr 1994 und 1995 auf der Schiene entwickelt?

Nach Angaben der DB AG wurden im Transit durch Deutschland 1994 176 000 Ladungseinheiten mit 2,1 Millionen t im Kombinierten Verkehr Schiene/Straße befördert. 1995 ist dieser Wert auf 224 000 Ladungseinheiten mit 2,5 Millionen t angestiegen. Zur Zeit wird die Verordnung über eine Eisenbahnstatistik novelliert; es sollen künftig detaillierte Angaben zum kombinierten Ladungsverkehr ermöglicht werden.

12. Welche Verkehrsverbindungen des Lkw-Transitverkehrs eignen sich besonders gut für eine Verlagerung auf die Schiene?

Mit welchen Maßnahmen unterstützt die Bundesregierung auf diesen Strecken die Verlagerung des Lkw-Transitverkehrs auf die Schiene?

Der Bundesregierung liegen Daten über die aufkommensstärksten Verkehrsrelationen im Straßentransit durch Deutschland vor (vgl. Antwort zu Frage 9). Inwieweit diese Verkehre auf der Straße durch die Schiene entlastet werden können, hängt im wesentlichen von der Eignung der Eisenbahnverbindungen für den Kombinierten Verkehr, der Ausnutzung vorhandener Kapazitäten und vor allem von der Angebots- und Preispolitik der beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen ab. Der Bundesminister für Verkehr wird im Rahmen der beabsichtigten Gespräche mit der Verkehrswirtschaft und den Nachbarstaaten Möglichkeiten und Eckwerte für wettbewerbsfähige Transitangebote erörtern.

Zur Förderung des Schienenverkehrs setzt die Bundesregierung weiterhin auf Investitionen in das Schienennetz nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz, auf ordnungspolitische Maßnahmen zur fiskalischen Entlastung des Kombinierten Verkehrs sowie auf Maßnahmen für einen beschleunigten Ausbau von KV-Terminals, bevorzugt in Grenznähe.

13. Welche Investitionen in Schiene, rollendes Material und Lkw-Terminals wären erforderlich, um die technischen Voraussetzungen für eine Verlagerung von 25 % des gesamten Lkw-Transitverkehrs der Bundesrepublik Deutschland auf die Schiene zu schaffen?

Die Bundesregierung kann hierzu keine Angaben machen, zumal die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene nicht allein eine Frage der technischen und infrastrukturellen Voraussetzungen ist.

Mit seiner Investitionspolitik verfolgt der Bundesminister für Verkehr aber auch das verkehrspolitische Ziel, die Voraussetzungen für eine Verkehrsverlagerung zu verbessern. Insgesamt stellt der Bund jährlich Investitionsmittel in Höhe von 7,2 Mrd. DM für den Ausbau der Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes zur Verfügung. Verstärkt werden diese Mittel durch Eigenbeiträge der DB AG, so daß in den Jahren bis 1999 im Schnitt rd. 9 Mrd. DM jährlich für Schieneninfrastrukturinvestitionen verfügbar sind. Für das rollende Material erhalten die Eisenbahnen des Bundes keine Bundeszuwendungen. Für Lkw-Terminals (KV-Terminals) sollen jährlich ca. 200 Mio. DM bereitgestellt werden.

14. Mit welchen Einnahmen könnte die Bahn AG bei einer solchen Verlagerung des Transitverkehrs auf die Schiene rechnen?

Es handelt sich hierbei um eine Frage, die nicht die Bundesregierung, sondern allein die in ihrer Preispolitik autonom handelnden Eisenbahnverkehrsunternehmen beantworten können.

15. Um wieviel würden
    a) die Schadstoffemissionen,
    b) die Verkehrsunfälle,
    c) der Lkw-Verkehr,
    d) die Straßenkosten

    bei Verlagerung von 25 % des Straßentransitverkehrs auf die Schiene zurückgehen?

Zu Buchstabe a)

Eine Verlagerung in dem genannten Umfang von 25 % ist mit Blick auf die faktischen Verhältnisse auf den Güterverkehrsmärkten derzeit wenig realistisch. Es kommt jetzt darauf an, daß zunehmende Anteile der Verkehrszuwächse auf Schiene und Wasserstraße abgewickelt werden. Die Auswirkungen auf die Emissionen hängen stark davon ab, ob die Güter bei der Bahn mit Diesel- oder Elektrolokomotiven befördert werden würden. Setzt man den deutschen Mix aus Diesel- und Elektrotraktion im Bahngüterverkehr an, würde eine hypothetische Verlagerung von 25 % des Lkw-Transitverkehrs auf die Bahn schätzungsweise zu folgenden Emissionsminderungen führen (Bezugsjahr 1995):

NO_X	– 2230 t
HC	– 225 t
CO	– 480 t
CO_2	– 179 t

Quelle: Schätzung des Umweltbundesamtes

Zu den Buchstaben b bis d liegen keine Schätzungen vor.

16. Zu welchen konkreten Verhandlungsergebnissen mit den Nachbarstaaten haben die Bemühungen der Bundesregierung geführt, zu Vereinbarungen über die Verlagerungen des Transitverkehrs von der Straße auf die Schiene zu kommen, wie es die erklärte Absicht der Bundesregierung seit vielen Jahren ist?

Konkrete Gespräche mit Nachbarstaaten über Möglichkeiten zur Verbesserung der KV-Transitangebote durch Deutschland werden derzeit vorbereitet (siehe Antwort zu Frage 12). In der Vergangenheit wurde im Rahmen von bilateralen Verhandlungen über den Straßengüterverkehr angestrebt, die Nutzung des Kombinierten Verkehrs durch die Bereitstellung von „Belohnungskontingenten" zu fördern. Entsprechende Vereinbarungen sind z. B. mit Polen und Österreich getroffen worden.

Anlage 1

Hauptverkehrsströme des Straßentransitverkehrs im Jahr 1994[1)]

Fahrtantrittsland	Fahrtzielland	Lkw/Werktag (bei 312 Arbeitstagen)	Tonnen/Jahr
1. Niederlande	Italien	376	1 946 529
2. Niederlande	Dänemark	306	1 363 599
3. Dänemark	Niederlande	235	694 480
4. Italien	Niederlande	211	731 169
5. Frankreich	Dänemark	177	923 431
6. Dänemark	Frankreich	167	744 263
7. Belgien	Dänemark	149	794 788
8. Polen	Niederlande	145	619 649
9. Niederlande	Polen	141	685 392
10. Niederlande	Österreich	120	540 499
11. Dänemark	Italien	116	599 277
12. Österreich	Frankreich	107	545 584
13. Schweden	Niederlande	105	538 883
14. Niederlande	Schweiz	101	400 515
15. Frankreich	Österreich	87	408 523

1) Angaben unter Verwendung spezieller Meldungen der Grenzzollstellen über Ein- und Ausfahrten von Straßengüterfahrzeugen und der Ergebnisse von Dauerzählanlagen an ausgewählten Grenzübergängen, teilweise geschätzt.

Quelle: Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 9, Grenzüberschreitender Straßenverkehr

Hauptverkehrsströme des Straßentransitverkehrs im Jahr 1995[1)]

Fahrtantrittsland	Fahrtzielland	Lkw/Werktag (bei 312 Arbeitstagen)	Tonnen/Jahr
1. Niederlande	Italien	409	2 042 632
2. Niederlande	Dänemark	332	1 478 898
3. Dänemark	Niederlande	255	753 484
4. Italien	Niederlande	229	749 550
5. Frankreich	Dänemark	192	1 003 618
6. Dänemark	Frankreich	181	809 295
7. Niederlande	Polen	164	777 022
8. Belgien	Dänemark	161	853 304
9. Polen	Niederlande	161	665 425
10. Niederlande	Österreich	130	587 926
11. Dänemark	Italien	127	647 750
12. Österreich	Niederlande	123	566 663
13. Österreich	Frankreich	116	590 969
14. Niederlande	Schweden	99	515 309
15. Niederlande	Schweiz	98	365 864

1) Angaben unter Verwendung spezieller Meldungen der Grenzzollstellen über Ein- und Ausfahrten von Straßengüterfahrzeugen und der Ergebnisse von Dauerzählanlagen an ausgewählten Grenzübergängen, teilweise geschätzt.

Quelle: Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 9, Grenzüberschreitender Straßenverkehr

Anlage 2

Entwicklung des Lkw-Transitverkehrs seit 1989[1) 2)]

Jahr	1989	1990		1991		1992		1993		1994		1995	
Gegenstand der Nachwertung	Anzahl	Anzahl	Veränd. z. Vorj. in %	Anzahl	Veränd. z. Vorj. in %	Anzahl	Veränd. z. Vorj. in %	Anzahl	Veränd. z. Vorj. in %	Anzahl	Veränd. z. Vorj. in %	Anzahl	Veränd. z. Vorj. in %
Fahrten													
Fahrzeuge aus													
Deutschland	86 469	106 278	+ 22,9	80 407	./. 24,3	86 500	+ 7,6	84 672	./. 2,1	97 070	+ 14,6	99 276	+ 2,3
darunter mit Ladung	84 277	104 048	+ 23,5	78 885	./. 24,2	84 945	+ 7,7	83 358	./. 0,2	95 519	+ 14,6	97 630	+ 2,2
dem Ausland	1 287 735	1 392 593	+ 8,1	1 365 214	./. 2,0	1 411 485	+ 3,4	1 662 826	+ 17,8	2 035 619	+ 22,4	2 181 822	+ 7,2
darunter mit Ladung	1 179 730	1 283 873	+ 8,8	1 261 602	./. 1,8	1 304 918	+ 3,4	1 554 401	+ 19,1	1 897 220	+ 22,1	2 022 988	+ 6,6
Fahrzeuge zusammen	1 374 204	1 498 871	+ 9,1	1 445 621	./. 3,6	1 497 985	+ 3,6	1 747 498	+ 16,7	2 132 689	+ 22,0	2 280 498	+ 6,9
darunter mit Ladung	1 264 007	1 387 921	+ 9,8	1 340 487	./. 3,4	1 389 863	+ 3,7	1 637 759	+ 17,8	1 992 739	+ 21,7	2 120 618	+ 6,4
Bef. Gütermenge in 1													
mit Fahrzeugen aus													
Deutschland	1 368 660	1 730 557	+ 26,4	1 260 219	./. 27,2	1 372 698	+ 8,9	1 272 436	./. 7,3	1 424 683	+ 12,0	1 440 566	+ 1,1
dem Ausland	18 450 297	20 092 075	+ 8,9	19 988 168	./. 0,5	20 708 557	+ 3,6	24 444 563	+ 18,0	29 677 870	+ 21,4	31 233 369	+ 5,2
zusammen	19 818 957	21 822 632	+ 10,1	21 248 387	./. 2,6	22 081 255	+ 3,9	25 716 999	+ 16,5	31 102 553	+ 20,9	32 673 935	+ 5,1

1) Angaben unter Verwendung spezieller Meldungen der Grenzzollstellen über Ein- und Ausfahrten von Straßengüterfahrzeugen und der Ergebnisse von Dauerzählanlagen an ausgewählten Grenzübergängen, teilweise geschätzt.

2) Angaben ab 1991 aufgrund des erweiterten Erhebungsgebietes mit den Vorjahren nur bedingt vergleichbar.

Quelle: Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 9, Grenzüberschreitender Straßenverkehr

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44